

MENDOZA, JUEVES 28 DE SETIEMBRE DE 1989

## Las vías que dividen pero no reinan

**L**AS vías férreas que prácticamente parten en dos a la ciudad de Mendoza constituyen un freno a las aspiraciones comunitarias y gubernamentales tendientes a mejorar el urbanismo, el tránsito y el crecimiento comercial capitalino.

Durante muchas décadas hemos escuchado las iniciativas gubernamentales tendientes a trasladar la estación del Ferrocarril General San Martín a otros departamentos, lo cual significaría un necesario y lógico avance en el desarrollo ciudadano. Pero a pesar de lo poco o mucho que se hizo, los años pasan y las vías férreas quedan.

Quizás sea ahora el momento oportuno para encarar con énfasis y dinamismo otra vez la gestión. Pues las ansias privatistas del gobierno nacional, sumadas al fuerte déficit que generan los ferrocarriles, pueden impulsar un cambio en los viejos y remanidos esquemas alentados desde sucesivas conducciones de Ferrocarriles Argentinos, tendientes a conservar terrenos, estaciones y vías aunque pase un tren por día.

En este aspecto hay que ser bien claro para no llevar confusión a la población. No se trata aquí de prescindir de un medio de transporte que, como el ferroviario tiene, además, de una función de servicio, una función social.

Simplemente pretendemos que un viejo trazado no siga entorpeciendo el crecimiento de una ciudad en la que cada día se hacen más notorios los problemas de contaminación del aire, de escasa fluidez del tránsito automotor y de la gran concentración de actividades y personas que hay en un reducido territorio conocido como el microcentro capitalino.

Mientras no consigamos levantar esas vías férreas que limitan el crecimiento comercial hacia el oeste, no esperemos significativas mejoras urbanísticas ni comerciales.

Alguna vez se habló de trasladar la estación ferroviaria ubicada en el corazón de Mendoza, como es la intersección de Las Heras y Belgrano, hasta San José, en Guaymallén.

Allí funciona la vieja estación del Ferrocarril Belgrano, donde un tren llega una vez a la semana.

Las instalaciones están muy cerca de la ciudad de Mendoza; cuenta con avenidas que la comunican con los accesos Este, Sur y Norte. Hay servicios de micros y de trolebuses y amplios terrenos que satisfacen las aspiraciones de los más exigentes usuarios.

Pero si eso no fuera factible utilizarlo, también queda un poco más retirada la estación del propio ferrocarril San Martín en General Gutiérrez, departamento Maipú, que es posible de utilizar.

No vemos entonces por qué tanto empeño en que las vías ferroviarias sigan obstruyendo el desarrollo urbano y comercial de la ciudad de Mendoza.

Hay motivos ahora para pensar que se deberían encarar otra vez las gestiones para erradicar el viejo trazado. El ferrocarril, con su nuevo perfil definido por el gobierno nacional en el marco de una política privatista, quizás acceda al cambio; es probable también que quiera vender sus valiosos terrenos que hoy tiene desaprovechados. Por ahora imaginar que paga sus impuestos como corresponde y que hace lo propio con las tasas y servicios municipales.

Porque de lo contrario se cometería una injusticia con no cobrarle, situación que debe ser analizada rápidamente por quienes tienen responsabilidades estatales en el ámbito mendocino.

Quizás lo que se imponga aquí debe ser un criterio dialoguista, emprendedor y cooperacionista. Si las vías férreas se van a levantar, no debe interesar si es obra del intendente municipal, ni del gobernador o del ministro de Obras y Servicios Públicos.

Entendemos que aquí debe confluir el esfuerzo de todos los estamentos del Estado, con los legisladores nacionales de todas las corrientes de opinión política, de tal manera que, de una vez por todas, las vías férreas abandonen la ciudad, e inmensos terrenos, hoy total y absolutamente desaprovechados, se integren al urbanismo mendocino.